



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 137]

नई दिल्ली, मंगलवार, अक्टूबर 10, 2000/आश्विन 18, 1922

No. 137]

NEW DELHI, TUESDAY, OCTOBER 10, 2000/ASVINA 18, 1922

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 10 अक्टूबर, 2000

सं. टीएएमपी/40/2000-विविध.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार मुम्बई पत्तन न्यास में 20 मी.टन से अधिक वजन वाले पैकेटों पर हैवी लिफ्ट प्रभारों से संबंधित प्राधिकरण के दिनांक 10 नवम्बर, 1999 के आदेश की प्रयोज्यता को संशोधित करने के लिए मुम्बई और न्हावा शेवा शिप इंटरमोडल एजेंट एसोसिएशन के अभ्यावेदन का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं० टीएएमपी/40/2000-विविध

मुम्बई और न्हावा शेवा शिप इंटरमोडल
एजेंट एसोसिएशन

आवेदक

आदेश

(सितम्बर, 2000 के 26वें दिन को पारित किया गया)

यह मामला मुम्बई और न्हावा शेवा शिप-इंटरमोडल एजेंट एसोसिएशन (एमएएनएसए) द्वारा हैवी लिफ्ट प्रभारों से संबंधित इस प्राधिकरण के दिनांक 10 नवम्बर, 1999 के आदेश को संशोधित करने का अनुरोध करते हुए दिए गए एक अभ्यावेदन से संबंधित है, क्योंकि उपरोक्त आदेश का कार्यान्वयन मुम्बई पत्तन में अव्यावहारिक है।

1.2 मनसा (एमएएनएसए) ने मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) के मौजूदा फ्लोटिंग क्रेन की सीमाबद्धता को इंगित किया है और पोत के क्रेनों का प्रयोग करते हुए कार्गो के प्रहस्तन को उचित ठहराया है। 'मनसा' की आपत्ति 50 प्रतिशत की हैवी लिफ्ट प्रभार लगाने से संबंधित है, जबकि पत्तन न्यास की हैवी लिफ्ट क्रेनों की उपलब्धता के बावजूद पोत के डेरिकों का प्रयोग किया जाता है।

1.3 यह वर्णन किया गया है कि दिनांक 10 नवम्बर, 1999 के आदेश के कार्यान्वयन से मुम्बई पत्तन पर इस्पात कार्गो के प्रहस्तन की लागत प्रति मी०टन न्यूनतम 5 अमरीकी डालर बढ़ जाएगी। 'मनसा' (एमएनएसए) ने पूर्वानुमान किया है कि इसके परिणामस्वरूप कार्गो का विपथन जेएनपीटी, कंडला, मोरमुगांव जैसे अन्य पत्तनों, जहां कोई फ्लोटिंग क्रेन उपलब्ध नहीं है, को हो जाएगा और इसलिए 50 प्रतिशत हैवी लिफ्ट प्रभार लागू नहीं हैं।

1.4 'मनसा' (एमएनएसए) ने प्राधिकरण से उपरोल्लिखित आदेश को रद्द करने का अनुरोध किया है। इसने प्राधिकरण से इस बीच कुछ समय के लिए इस आदेश का कार्यान्वयन रोकने का भी अनुरोध किया है।

2. शिप एजेंट एसोसिएशन ऑफ इंडिया परिसंघ ने 'मनसा' (एमएनएसए) के अभ्यावेदन का समर्थन किया है।

3. एमबीपीटी के दरों के मान में 30 टन की सीमा से अधिक वजन वाले पैकेटों के लिए हैवी लिफ्ट प्रभार (फ्लोटिंग क्रेन के प्रयोग के लिए) प्रभारित करने की व्यवस्था है। एमबीपीटी के दरों के मान में पोत के डेरिक (बड़े वजन उठाने वाले यंत्र) का प्रयोग करने के लिए कोई प्रभार निर्धारित नहीं है। एमबीपीटी को हमारे दिनांक 8 जून, 2000 के पत्र द्वारा महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के दिनांक 1 फरवरी, 2000 की अधिसूचना सं० टीएएमपी/85/99-विविध के प्रचालन को 'मनसा' (एमएनएसए) के अभ्यावेदन पर इस प्राधिकरण द्वारा अंतिम निर्णय लिए जाने तक कुछ समय के लिए रोक देने का सुझाव दिया गया था।

4.1 संबंधित पत्तन प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों के साथ परामर्श की अपेक्षा रखते हुए प्राधिकरण द्वारा अपनाई गई कार्यविधि के अनुसार, अभ्यावेदन की एक प्रति एमबीपीटी, आईएनएसए, एससीआई और आईएमसी को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजी गई थी।

4.2 उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सारांश नीचे दिया गया है :

भारतीय नौवहन निगम (एससीआई)

- (i) आज की तारीख में मुम्बई पत्तन के पास केवल एक फ्लोटिंग क्रेन है, जो केवल दिन की पाली के दौरान ही उपलब्ध है। इसके अतिरिक्त, यह फ्लोटिंग क्रेन रविवार और अवकाश के दिनों में उपलब्ध नहीं होता है।
- (ii) फ्लोटिंग क्रेन द्वारा पोत से उतारे गए 20 टन अथवा उससे अधिक वजन वाले कार्गो का लदान फ्लोटिंग क्रेन के डेक पर अथवा फ्लेट टॉप बजारे पर किया जाता है। तत्पश्चात्, कार्गो को घाट पर उतारा जाता है।
- (iii) टर्निंग बेसिन के समीप बर्थ पर फ्लोटिंग क्रेन की सरलतापूर्वक उपलब्धता विरले ही होती है।
- (iv) भारतीय नौवहन निगम (एससीआई) ने हैवी लिफ्ट प्रभारों की वित्तीय उलझनों का भी वर्णन किया है। इसने इंगित किया है कि अगर महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण की अधिसूचना कार्यान्वित कर दी जाती है तो प्रति 25 टन इस्पात की कंडलियों के लिए 1100/— रुपए के प्रभार के एवज में एजेंटों से 5500/— रुपए का भुगतान करने की अपेक्षा होती है।
- (v) हैवी लिफ्ट पर प्रभार लगाना मुम्बई में कार्गो आने को प्रोत्साहन देने के लिए समाप्त किया जाना चाहिए।

भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएनएसए)

- (i) आईएनएसए ने 'मनसा' (एमएनएसए) के विचारों का समर्थन किया है।

- (ii) हैवी लिफ्ट प्रभार ठीक है, अगर किसी पृथक पोत द्वारा कभी-कभी हैवी लिफ्ट के पैकेजों की ढुलाई की जाती है। पत्तन का एक क्रेन संभवतः हैवी लिफ्ट की भारी सामग्रियों का प्रहस्तन नहीं कर सकता। अगर डेरिकों के प्रयोग की अनुमति नहीं दी जाती है अथवा उनके प्रयोग पर प्रीमियम लगा दिया जाता है तो यह गतिरोधक के रूप में कार्य करेगा।
- (iii) चूंकि, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण का आदेश सभी महापत्तनों पर लागू है, इसलिए, 'मनसा' (एमएनएसए) द्वारा वर्णित स्थिति भी अन्य पत्तनों पर लागू होगी।
- (iv) इस आदेश पर पुनर्विचार करने की आवश्यकता है।

5.1 इस मामले पर एक संयुक्त सुनवाई एमबीपीटी में दिनांक 15 सितंबर, 2000 को आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई के दौरान, एमबीपीटी ने इंगित किया कि उसके पास हैवी लिफ्ट की सुविधा नहीं है और आदेश से छूट देने का अनुरोध किया। 'मनसा' (एमएनएसए) ने अनुरोध किया कि अगर जब अपेक्षित हो, तब उपस्कर उपलब्ध नहीं था, यहां तक कि एमबीपीटी द्वारा लगाया गया 10 प्रतिशत प्रभार भी लागू नहीं होना चाहिए। एमबीपीटी सहमत था कि ऐसी स्थिति में कोई प्रभार नहीं लगेगा।

5.2 संयुक्त सुनवाई के समय, एमबीपीटी ने 'मानसा' (एमएनएसए) के अभ्यावेदन से सहमति व्यक्त करते हुए एक लिखित अनुरोध प्रस्तुत किया कि प्राधिकरण के दिनांक 10 नवम्बर, 1999 के आदेश का कार्यान्वयन पत्तन के लिए हानिकारक होगा।

6. मामले पर कार्यवाही के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में और समग्र रूप से विचार करने के आधार पर निम्नलिखित स्थिति उभरती है :

- (i) उक्त संदेहास्पद आदेश इस प्राधिकरण द्वारा हैवी लिफ्ट की धारणा शुरू करने के लिए सभी पत्तन न्यासों में आम पद्धति निर्धारित करने के लिए ही पारित किया गया था। दूसरे शब्दों में, उक्त आदेश में निर्धारित प्रणाली को केवल तभी प्रचालन में आना है, अगर पत्तन न्यास को बड़े लिफ्ट की व्यवस्था शुरू करनी है। आदेश में निर्दिष्ट प्रावधान यहां तक कि ऐसी व्यवस्था के अभाव में भी अनिवार्यतः लागू नहीं होगा।
- (ii) एमबीपीटी ने कहा है कि इसके पास पत्तन में हैवी लिफ्ट की व्यवस्था नहीं है। इस कथन को तथ्यों से समर्थन नहीं दिया गया है। जैसा कि ऊपर पैराग्राफ (3) में कहा गया है कि एमबीपीटी के दरों के मान में हैवी लिफ्ट प्रभारों के लिए कोई प्रावधान विहित नहीं है।
- (iii) साधारणतया तथा किसी पत्तन से प्रदान नहीं की गई सेवा/सुविधा के लिए फीस लगाने की अपेक्षा नहीं की जाती। यह समतुल्य के सिद्धांत के अनुरूप प्रशुल्क निष्पत्ति की मूल आवश्यकता के समान है।

परंतु, जहां कुछ प्रयोक्ता किसी पत्तन से कोई विशेष सेवा/सुविधा प्रदान किए जाने की अपेक्षा करते हैं और कुछ अन्य उससे यह अपेक्षा नहीं करते, वहां पत्तन को पूर्ववर्ती की सुविधा के अनुसार कार्य करने का निर्णय लेना होगा। ऐसा करके पत्तन को निवेश की लागत वसूल करने के लिए कार्रवाई करनी होगी। इसी पृष्ठभूमि में ऐसे मामलों में, रियायती प्रशुल्क लगाया जाता है अगर सेवा/सुविधा नहीं भी ली जाती है। हैवी लिफ्ट क्रेन पर रियायती प्रशुल्क इसी श्रेणी में आता है।

यहां संगत बात पत्तन का अपना निवेश वसूल करने का हित है। इस प्राधिकरण का संदर्भगत आदेश इस विचार की आम स्वीकृति लागू और प्रशुल्क को मानकीकृत करने के लिए पारित किया गया था।

एमबीपीटी में, यह विचार पहले से विद्यमान है; और ऐसे मामलों में 10 प्रतिशत रियायती प्रभार लगाया जाता है। एमबीपीटी अपने हित संरक्षण के लिए इस व्यवस्था से संतुष्ट है। ऐसा होते हुए, इस प्राधिकरण के आदेश में निर्धारित 50 प्रतिशत लेवी प्रयोक्ताओं को केवल प्रतिकूल रूप से प्रभावित ही करेगी। इसलिए, मौजूदा व्यवस्था बनाए रखने के लिए अनुरोध किया गया है।

यह तर्क वैध और स्वीकार्य पाया गया है। इसलिए कथित संदेहास्पद आदेश एमबीपीटी के परिप्रेक्ष्य में संशोधित करने योग्य है।

- (iv) एमबीपीटी के दरों का मान क्रेनों और गियरों, जो पत्तन के नहीं होते, द्वारा भारी वजन उठाने के मामलों में 10 प्रतिशत (आनुमानिक) क्रेन प्रभार निर्धारित करता है। 'मनसा' (एमएनएसए) ने यह तर्क दिया है कि अगर अपेक्षित हो, जब उपस्कर उपलब्ध नहीं है तो यहां तक कि 10 प्रतिशत प्रभार भी लागू नहीं होगा। संयुक्त सुनवाई में, एमबीपीटी ने भी इस विचार पर सहमति दी है।

इस प्राधिकरण के हैवी लिफ्ट प्रभार निर्धारित करते हुए दिनांक 10 नवम्बर, 1999 का आदेश भी निर्दिष्ट करता है कि ये प्रभार नहीं लगाए जाएंगे, अगर यद्यपि मांगे गए परंतु अनुरक्षण, पूर्ण मरम्मत, मरम्मत, अन्य पार्टों द्वारा किराए पर लेने के कारण क्रेन की अनुपलब्धता आदि जैसे कारणों से और जब हैवी लिफ्ट स्वयं पोत के डेरिकों के प्रयोग द्वारा अनिवार्य रूप से उतारे अथवा नौभरण किए जाने हों, पत्तन द्वारा नहीं दिए जा सकें हों।

यह प्राधिकरण, जब पत्तन के पलोटिंग क्रेन का प्रयोग नहीं किया जाता, तब 10 प्रतिशत क्रेन प्रभार न लगाने के इस प्रावधान को हटाना तर्कसंगत समझता है। तथापि, अगर यहां तक कि जब पत्तन का क्रेन उपलब्ध है, पार्टियों द्वारा निजी क्रेन लाया जाता है तो 10 प्रतिशत क्रेन प्रभार लगेगा।

7. अंत में, और ऊपर दिए गए कारणों से यह प्राधिकरण पहले इस मामले में प्रदान किए गए अंतरिम स्थगत को रद्द करने का निर्णय करता है और निम्नलिखित अनुमोदन करता है :-

- (i) इस प्राधिकरण के दिनांक 10 नवम्बर, 1999 का आदेश एमबीपीटी में इसके प्रयोग में इस सीमा तक संशोधित किया जाता है कि पत्तन के उपस्कर के प्रयोग नहीं करने के मामले में, 10 प्रतिशत (आनुमानिक) क्रेन प्रभार लगाने के बारे में मौजूदा प्रावधान संदेहास्पद आदेश द्वारा निर्धारित 50 प्रतिशत प्रभार के स्थान पर प्रभावी रहेगा।
- (ii) एमबीपीटी क्रेनों और गियरों, जो पत्तन के नहीं हैं, द्वारा उठाए जाने वाले भारी सामग्रियों के मामले में 10 प्रतिशत (आनुमानिक) क्रेन प्रभार नहीं लगाएगा अगर पत्तन के भारी माल उठाने वाले क्रेन अनुरक्षण, पूर्ण मरम्मत, मरम्मत, अन्य पार्टों द्वारा किराए पर दिए जाने के कारण क्रेन की अनुपलब्धता आदि जैसे कारणों और इसके फलस्वरूप जब हैवी लिफ्ट को पोत के अपने डेरिक अथवा किराए पर लिए गए निजी क्रेनों के प्रयोग द्वारा अनिवार्यतः उतारा अथवा नौभरण किया जाना हो, नहीं दिए जा सकें हों।

8. एमबीपीटी को अपने दरों के मान में उपरोक्त निर्णय सम्मिलित करने का निर्देश दिया जाता है।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/2000/असा.]

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION**

New Delhi, the 10th October, 2000

No. TAMP/40/2000-Misc.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the representation of the Mumbai and Nhava-Sheva Ship-Intermodal Agents' Association to modify the application of Authority's Order dated on 10 November, 1999, relating to heavy lift charges on packages weighing over 20 MT at the Mumbai Port Trust, as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No. TAMP/40/2000 – Misc.

**The Mumbai and Nhava-Sheva Ship-Intermodal
Agents' Association**

- - - **Applicant**

ORDER

(Passed on this 28th day of September 2000)

This case relates to a representation made by the Mumbai and Nhava-Sheva Ship-Intermodal Agents' Association (MANSA) requesting to modify this Authority's Order dated 10 November 1999 relating to 'heavy lift charges', as implementation of the above order is impractical in the Mumbai Port.

1.2. The MANSA has pointed out the limitations of the existing floating crane of the Mumbai Port Trust (MBPT) and justified handling of cargo using ship's cranes. The MANSA's objection is regarding the prescription of 50% heavy lift charges, when ship's derricks are used inspite of the availability of Port Trust's heavy lift cranes.

1.3. It has been brought out that with the implementation of the Order dated 10 November 99, the cost of handling steel cargo at the Mumbai Port will go up by a minimum of US\$ 5 per MT. The MANSA has anticipated that this will result in the diversion of cargo to other ports like JNPT, Kandla, Mormugao, where no floating crane is available and, therefore, 50% heavy-lift charges are not applicable.

1.4 The MANSA has requested the Authority to rescind the above mentioned Order. It has also requested the Authority to hold the implementation of the said Order in abeyance, in the meanwhile.

2. The Federation of Ship Agent's Associations of India has endorsed the representation of the MANSA.

3. The MBPT Scale of Rates provides for charging heavy lift charges (for use of floating crane) for packages weighing more than 30 T limit. No charges for using ship's derrick is prescribed in the MBPT Scale of Rates. The MBPT has advised vide our letter dated 8 June 2000 to keep in abeyance operation of the TAMP's Notification No. TAMP/85/99-Misc. dated 1 February 2000 till a final decision is taken by this Authority on the representation of the MANSA.

4.1 In accordance with the procedure adopted by the Authority requiring consultation with concerned Port users/ representative body of Port users, a copy of the representation was sent to MBPT, INSA, SCI and IMC for their comments.

4.2 The comments received from them are summarised below:

Shipping Corporation of India (SCI)

- (i). The Mumbai Port as of date has only one floating crane which is available only during the day shift. Further, this floating crane is not available on Sundays and Holidays.
- (ii). The cargo of 20 tonnes or more, when discharged from a vessel by the floating crane, is loaded on the deck of the floating crane or on a flat top barge. Subsequently, the cargo is off loaded on the wharf.
- (iii). Easy availability of the floating crane at the berths near the Turning Basin is rare.
- (iv). The SCI has also given the financial implication of heavy lift charges. It has pointed out that as against the charge of Rs.1100/- per 25 ton steel coil, the agents are required to make a payment of Rs.5500/-, if TAMP notification is implemented.
- (v). Levying of charges on heavy lifts should be abolished to encourage cargo inducement at Mumbai

Indian National Shipowners Association (INSA)

- (i). The INSA fully supports the views of MANSA.
- (ii). The heavy lift charge is workable if an occasional heavy lift package is moved by an odd ship. One Port crane cannot possibly handle large consignment of heavy lift. If derricks are not allowed to be used or premium is put on their use, it will act as a speed breaker.
- (iii). As TAMP Order is applicable to all major Ports, situation explained by MANSA will also apply at other Ports.
- (iv). The Order needs to be reconsidered.

5.1. A joint hearing in this case was set up on 15 September 2000 at the MBPT. During the joint hearing, the MBPT indicated that it did not have the concept of heavy lift and requested for exemption from the order. The MANSA requested that if the equipment was not available when required, even the 10% charge levied by the MBPT should not apply. The MBPT agreed that in such a situation, there would be no charge.

5.2. At the time of joint hearing, the MBPT gave a written submission agreeing with the representation of the MANSA that implementation of the Authority's order dated 10 November 1999 would be detrimental to the port.

6. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, and based on a collective application of mind, the following position emerges:

- (i). The impugned Order was passed by this Authority more for prescribing a common pattern in all the port trusts for introducing the concept of heavy lift. In other words, the system prescribed in the said order is to come into operation only if the port trust has or is to introduce the heavy lift arrangement. The provision stipulated in the order will not necessarily apply even in the absence of such an arrangement.
- (ii). The MBPT has stated that it does not have the concept of heavy lift in the port. This statement is not borne out by facts. As stated in paragraph (3) above, the MBPT Scale of Rates does contain a provision for heavy lift charges.

- (iii). Ordinarily a port is not expected to levy a fee for a service/facility not provided/extended. This is in line with the basic requirement of tariff prescription conforming to the principle of *quid pro quo*.

But, where some users expect a port to provide a particular service/facility and some others do not want it to, a port has to decide to act according to the convenience of the former. Having done that, the port will have to take action to recover the cost of the investment. It is in this backdrop that, in such cases, a concessional tariff is levied even if the service/facility is not availed of. The concessional tariff on 'heavy lift crane' falls in this category.

What is relevant here is the interest of the port to recover its investment. This Authority's order in reference was passed to introduce common acceptance of this idea and standardise the tariff therefor.

In the MBPT, this idea is already in vogue; and, a 10% concessional charge is levied in such cases. The MBPT is satisfied with this provision to protect its interests. That being so, the 50% levy prescribed in this Authority's order will only adversely affect users. Hence, the request for retaining the existing provision.

This argument is found to be valid and acceptable. The incidence of the impugned Order therefore deserves to be modified in the MBPT context.

- (iv). The MBPT Scale of Rates prescribes a 10% (notional) cranage charge in cases of heavy lifts by cranes and gears which do not belong to the port. The MANSa has argued that, if the equipment is not available when required, even the 10% charge shall not apply. At the joint hearing MBPT has also agreed to this prescription.

This Authority's Order dated 10 November 99 prescribing heavy lift charges also stipulates that these charges shall not be levied in case heavy lift cranes though requisitioned but could not be spared by the Port for reasons like maintenance, overhaul, repairs, non availability of the crane because of being hired by another party, etc and when the heavy lifts have to be landed or shipped necessarily by the use of the ship's own derricks.

This Authority finds it logical to extrapolate this provision for not levying the 10% cranage charges when port's floating crane is not used. However, if private crane is brought in by parties even when the port crane is available, the 10% crane charge shall be leviable.

7. In the end and for the reasons given above, this Authority decides to vacate the interim stay granted in this case earlier and approves the following:

- (i). This Authority's order dated 10 November 99 is modified in its application at the MBPT to the extent that the existing provision about levy of a 10% (notional) cranage charge, in cases of non-use of the port's equipment, will remain in force in place of the 50% charge prescribed by the impugned order.
- (ii). The MBPT shall not levy the 10% (notional) cranage charge in cases of heavy lifts by cranes and gears which do not belong to the port, if the port's heavy lift cranes could not be spared for reasons like maintenance, overhaul, repairs, non availability of the crane because of being hired by another party, etc. and; consequently when the heavy lifts have to be landed or shipped necessarily by the use of the ship's own derricks or hired private cranes.

8. The MBPT is directed to incorporate the above decisions in its Scale of Rates.

S. SATHYAM, Chairman
[ADV T/III/IV/143/2000/Exty.]

